Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10088**
19. Wahlperiode 13.05.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/9432 –

Funktionsfähigkeit des Havariekommandos

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 6. März 2019 wurde von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) der Untersuchungsbericht 408/17 zum „Schweren Seeunfall“, Strandung des Bulkcarriers MS „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog veröffentlicht (www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2019/Untersuchungsbericht_408_17.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

Die Zielsetzung der BSU für die Durchführung von Unfalluntersuchungen ist die Ursachenermittlung, also warum es zur Havarie gekommen ist, welche Schäden entstanden sind und die Gewinnung von Erkenntnissen, um künftigen Havarien besser begegnen bzw. sie verhindern zu können.

Der Bericht stellt fest, dass von dem Beginn des Vertreibens der „Glory Amsterdam“ (05:20, BSU-Untersuchungsbericht, Seite 8) bis zur Strandung (18:00, BSU-Untersuchungsbericht, Seite 10) 12 Stunden und 40 Minuten (12h40‘) für die Hilfeleistung zur Verfügung standen. Der Schlepper „Nordic“ kam um 08:10 beim Havaristen an (BSU-Untersuchungsbericht, Seite 8). Dennoch ist es nicht gelungen, die Havarie zu verhindern.

Als Konsequenz aus dem Schiffsunglück der „Pallas“ im Jahr 1998 und der nach Ansicht der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingesetzten Grobecker Kommission (www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/91654/) dabei zu Tage getretenen erheblichen Mängel in der Zusammenarbeit von Bundes- und Länderbehörden, Mängel in der Koordination der Einsatzkräfte und unklarer Kompetenzverteilung, hat fünf Jahre später, am 1. Januar 2003, das Havarie-Kommando (HK) seine Arbeit aufgenommen. Dennoch wurde dem HK erst am 2. Mai 2016 der Funkrufname „German Maritime Emergency Command“ zugeteilt (BSU-Untersuchungsbericht, Kapitel 7, Sicherheitsempfehlungen, Seite 187). Am 29. Oktober 2017, dem Tag der Havarie der „Glory Amsterdam“, war das HK trotzdem nicht für Seefunkstellen erreichbar. Das Lagebild konnte sich das HK nur durch telefonisch übermittelte Berichte der Verkehrszentrale (Vkz) erarbeiten (ebd., S. 187).

Das Emergency Towing Vessel (ETV) „Nordic“ wird im Rahmen des „Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste“ von der Bundesregierung ganzjährig gechartert

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

und hat die Aufgabe, bei Bedarf eine Notschleppverbindung mit einem Havaristen herzustellen, damit dieser nicht auf die deutsche Küste treibt (https://de.wikipedia.org/wiki/Nordic_(Schiff,_2011)#Einsatzspektrum).

Havarien und Notsituationen auf See ereignen sich nach aller Erfahrung häufiger bei schlechten Wetterbedingungen als bei gutem Wetter. Daher sollte nach Ansicht der Fragesteller das für solche Einsätze vorgesehene Personal mental durch Training und in Übungen auf solche Szenarien vorbereit werden.

Analog zu den strengen Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation „International Civil Aviation Organization“ (ICAO) fordert auch die International Maritime Organisation (IMO) die Beherrschung der englischen Sprache von Nautikern (www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/StandardMarineCommunicationPhrases.aspx).

Der Untersuchungsbericht weist auf erhebliche Defizite bei der Kommunikation in der englischen Sprache hin, und zwar nicht nur bei der Besatzung der „Glory Amsterdam“. Den Mitarbeitern der Vkz ist es nicht gelungen, sich gegenüber der in einer Stresssituation befindlichen Besatzung der „Glory Amsterdam“ verständlich auszudrücken und der Akzent des Kapitäns wurde von den Mitarbeitern der Vkz nicht korrekt verstanden.

1. Welche konkreten Gründe führten nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass von Beginn der Tätigkeit des Havariekommandos (HK) am 1. Januar 2003 bis zur Erteilung des Funkrufnamens „German Maritime Emergency Command“ mehr als 13 Jahre vergangen sind?

Das Havariekommando (HK) ist Teil des gemeinsamen Kommunikations- und Kooperationsverbunds Maritimes Sicherheitszentrum (MSZ). Die Erteilung von Funkrufnamen für HK und MSZ bildet einen von vielen Planungsprozessschritten von der Konzeption des MSZ im Jahr 2005 bis zur Aufnahme des Wirkbetriebs im Jahr 2017 ab.

2. Welche konkreten Gründe haben nach Erkenntnis der Bundesregierung dazu geführt, dass das HK bis heute nicht mit den erforderlichen technischen Ausrüstungen ausgestattet wurde, um

   a) ein eigenes Lagebild erarbeiten zu können und

Dem HK stehen Informationen zur Erstellung seines Lagebildes zur Verfügung. Diese Informationen werden auch von den Verkehrszentralen genutzt. Die Bundesregierung prüft laufend, ob technische Optimierungen erforderlich sind und setzt diese zeitnah um. Dies erfolgt auf der Grundlage von Erfahrungen aus Einsatzfällen bzw. Übungen und Trainings des HK.

   b) über Seefunk mit dem On-Scene-Commander (OSC) kommunizieren zu können?

Technisch und rechtlich sind für das HK die Voraussetzungen geschaffen worden, um über den Seefunk zu kommunizieren. Seit Anfang Januar 2019 läuft der Probebetrieb.

3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den finanziellen Aufwand, um das HK technisch so auszurüsten, dass es seine Aufgaben entsprechend dem „Verkehrssicherheitskonzept Deutsche Küste“ erfüllen kann?

Das HK ist in der Lage, seine Aufgaben gemäß dem Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste wahrzunehmen. Notwendige Optimierungen werden aus dem laufenden Haushalt finanziert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Bis zu welchem Datum soll nach Kenntnis der Bundesregierung das HK im Rahmen seiner Aufgaben voll einsatzfähig sein?

Das Havariekommando nimmt seine Aufgaben bereits jetzt in vollem Umfang wahr. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Angabe auf der Internetseite des HK (www.havariekommando.de/SharedDocs/Infoseiten/Oel.html?nn=1461858#doc1565932bodyText1) korrekt, nach der das HK jedes Jahr 160 Übungen durchführt?

   Welche Szenarien wurden in den vergangenen fünf Jahren geübt (bitte nach Stabsübungen und Übungen mit praktischen Anteilen und Angabe des Datums, der zeitlichen Dauer, des Zwecks und der Kosten der durchgeführten Übungen aufschlüsseln)?

6. Wie hoch ist das jährliche Budget für Notfallübungen beim HK, und ist dieses Budget nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend?

7. Welche Dienststellen, welche Fahrzeuge, und wie viele Einsatzkräfte waren nach Kenntnis der Bundesregierung an den in der Antwort zu Frage 5 aufgeführten Übungen beteiligt (bitte auflisten)?

8. Erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung Übungsauswertungen?

   Wenn ja, wer wertet die Übungen aus, und wurden Schlussfolgerungen gezogen für die Verbesserung der Abläufe und der Stressresistenz der Mitarbeiter, und welche Maßnahmen sind auf Basis der Auswertungen durchgeführt worden, um Verbesserungen zu erreichen?

9. Welche Szenarien sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Übungen in den kommenden zwei Jahren geplant (bitte auflisten)?

Die Fragen 5 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 6 Absatz 2 der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV)[1] erstellt das Havariekommando jährlich einen Jahresübungs- und Schulungsplan (JÜSP). Dieser umfasst Übungen, Schulungen, technische Erprobungen etc. in allen Aufgabenbereichen der maritimen Notfallvorsorge. Er wird gemeinsam mit den Partnern der HKV aufgrund der gemeldeten Bedarfe sowie der Auswertung von Einsatzlagen und Übungen aufgestellt. Der JÜSP beinhaltet auch die internationalen Übungen und wird dem Aufsichtsgremium des Havariekommandos, dem Kuratorium Maritime Notfallsorge, zur Genehmigung vorgelegt.

Das Budget für die Umsetzung des JÜSPs in Höhe von 2,2 Mio. Euro ist ausreichend.

[1] Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos

Darüber hinaus finden situativ bzw. anlassbezogen weitere interne Übungen im HK sowie Übungen mit Reedereien, Organisationen und anderen Einrichtungen statt.

An den Übungen werden die Einsatzkräfte sowie deren Führungs- und Einsatzmittel (z. B. Luft-, Wasser-, Landfahrzeuge) der verschiedensten Dienststellen aufgabenbezogen beteiligt.

Die Übungen werden entweder direkt im Anschluss mündlich nachbereitet (Debriefing) oder schriftlich ausgewertet. Die erkannten Optimierungsbedarfe fließen dann in die Fortschreibung der Fachkonzepte und in die weitere Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte sowie die Beschaffung technischer Ausrüstung und Geräte ein.

10. Sind nach Ansicht der Bundesregierung das HK, die Vkz und die Einsatzkräfte von Bund und Küstenländern auf folgende, jederzeit mögliche Notfallszenarien ausreichend vorbereitet:

    a) Havarie auf einem Kreuzfahrtschiff in der Deutschen Bucht mit erforderlicher Rettung von 2 000 bis 3 000 Passagieren aus Seenot (analog zur Havarie der „Estonia“ 1994 in der Ostsee oder der „Viking Sky“ am 23. März 2019 vor der norwegischen Küste),

    b) Havarie auf einem Kreuzfahrtschiff im Bereich der deutschen Ostseeküste mit erforderlicher Rettung von 2 000 bis 3 000 Passagieren aus Seenot,

    c) Havarie auf einem Tankschiff mit gefährlicher Ladung in der Deutschen Bucht, Leckage mit Austritt von flüssigem Gefahrgut in der Größenordnung von 10 000 Tonnen oder mehr,

    d) Havarie auf einem Tankschiff mit gefährlicher Ladung in der Kadettrinne (Ostsee), Leckage mit Austritt von flüssigem Gefahrgut in der Größenordnung von 10 000 Tonnen oder mehr,

    e) Havarie eines Ultra Large Container Vessels von der Größe der „MSC Zoe“ (19 000 TEU) in der Deutschen Bucht, beispielsweise ein Brand von Containern an der gleichen Position nördlich der Insel Borkum, an der das Schiff am 2. Januar 2019 mehrere hundert Container verloren hatte (ähnlich der Havarie der MS „Grande America“ am 13. März 2019 im Golf von Biscaya),

    f) Havarie eines Container Vessels von der Größe der „Emma Maersk“ (15 000 TEU) im Bereich der deutschen Ostseeküste, beispielsweise ein Brand von Containern (ähnlich der Havarie der MS „Grande America“ am 13. März 2019 im Golf von Biscaya),

    g) Havarie eines Ultra Large Container Vessels von der Größe der „MSC Zoe“ (19 000 TEU) in der Deutschen Bucht, beispielsweise Vertreiben nach Maschinenausfall bei ähnlichen Wetterbedingungen wie am 29. Oktober 2017, als es zur Havarie der „Glory Amsterdam“ kam?

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Eintrittswahrscheinlichkeiten für die in den Fragen 11a bis 11g angeführten Notlagen ein?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fähigkeit des HK, solche Notlagen beherrschen zu können (bitte zu den Fragen 11a bis 11g jeweils einzeln angeben, ob die Vorbereitung auf einen solchen Fall als gut, ausreichend oder mangelhaft eingeschätzt wird und bitte diese Einschätzung begründen)?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Havariekommando entwickelt praktische Notfallpläne und Strukturen, sowie Konzepte zur Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte, um auf verschiedene Havarieszenarien reagieren zu können. Die Vorbereitungen stützen sich auf die Auswertung bereits eingetretener Schadensereignisse (national/international), Übungserfahrungen und theoretischen Erkenntnissen.

Im Bereich der Schadstoffunfallbekämpfung an Land und auf See sind die Einsatzkräfte auf ein Szenario mit einem Schadstoffaustritt bis zu 15 000 Tonnen vorbereitet.

Die o. g. Szenarien werden als sogenannte Worst Case Szenarien bezeichnet, auf die eine Vorbereitung nur bedingt möglich ist. Die vom HK mit den Partnern aufgestellten Einsatzstrukturen ermöglichen jedoch eine sofortige strukturierte und organisierte Reaktion auf entsprechende Notfallszenarien.

Bei eskalierenden Ereignissen kann darüber hinaus neben den nationalen Kapazitäten auch internationale Hilfe angefordert und in die dann bereits bestehende „Besondere Aufbauorganisation" (BAO) integriert werden.

Die erfolgreiche Bewältigung von 79 Einsatzlagen – u. a. der maritimen Großschadenslagen LISCO GLORIA, PURPLE BEACH, CSCL INDIAN OCEAN, MSC FLAMINIA und MSC ZOE – (Stand: 17. April 2019) seit Dienstaufnahme des Havariekommandos zeigt, dass die qualitativen Verbesserungen in der maritimen Notfallvorsorge erheblich sind.

13. Welche Fahrzeuge und Luftfahrzeuge und Einsatzkräfte stehen nach Kenntnis der Bundesregierung in einem Seenotfall dem HK zur Verfügung, um Rettungs- und Bergungsmaßnahmen durchzuführen (bitte nach Nordsee und Ostsee und mit Angabe des Eigentümers bzw. Betreibers wie z. B. Zoll, Bundespolizei, Marine, BMVI, Bundesministerium für Ernährung und Land-wirtschaft – BMEL –, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – DGzRS – etc. auflisten)?

Im Falle einer komplexen Schadenslage stehen dem Havariekommando gemäß § 8 Absatz 2 in Verbindung mit § 9 Absatz 2 HKV sowie den Kooperationsvereinbarungen mit den Behörden des Koordinierungsverbundes Küstenwache[2] und der Kooperationsvereinbarung mit der DGzRS[3] alle für die Bekämpfung der Schadenslage geeigneten Einsatzmittel und das Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) als Führungsorgan im Rahmen der Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der eigenen originären Aufgaben zur Verfügung. Detaillierte Informationen zu den Partnern des Havariekommandos sind unter: www.msz-cuxhaven.de/DE/GLZSee/Partner/partner_node.html;jsessionid=F9990788BA2BD11A7BDF0744912B8B9F.live11292, und www.seenotretter.de/wer-wir-sind/flotte/flottenuebersicht abrufbar.

Die Bundeswehr unterstützt im Rahmen der Amtshilfe auf Anforderung des Havariekommandos mit verfügbaren Kräften.

[2] Kooperationsvereinbarung zwischen den Behörden des Koordinierungsverbundes Küstenwache und dem Havariekommando zur Regelung der Zusammenarbeit zwischen den am Koordinierungsverbund Küstenwache beteiligten Behörden und dem Havariekommando.

[3] Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen vom 11. März 1982 – Zusatzvereinbarung über die Kooperation zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und dem Havariekommando

14. Sind nach Auffassung der Bundesregierung die verfügbaren Fahrzeuge (z. B. ETV), Luftfahrzeuge und Einsatzkräfte, für den Zuständigkeitsbereich der Verkehrszentrale German Bight ausreichend, um Notlagen, wie in den Fragen 11a, 11c, 11e und 11g benannt, beherrschen zu können?

    Wenn nein, welchen Bedarf für weitere Fahrzeuge und Einsatzkräfte hat die Bundesregierung ermittelt?

15. Sind nach Meinung der Bundesregierung die verfügbaren Fahrzeuge (z. B. ETV), Luftfahrzeuge und Einsatzkräfte, für den Bereich der ausschließlichen deutschen Wirtschaftszone in der Ostsee ausreichend, um Notlagen, wie in den Fragen 11b, 11d und 11f benannt, beherrschen zu können?

    Wenn nein, welchen Bedarf für weitere Fahrzeuge und Einsatzkräfte hat die Bundesregierung ermittelt?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 8 Absatz 2 HKV benennen die Partner dem Leiter des HKs alle Einsatzkräfte und -mittel sowie deren Einsatzwert, die für die Bekämpfung von komplexen Schadenslagen in Betracht kommen. Diese Informationen werden regelmäßig aktualisiert.

Mit diesen Einsatzmitteln sind bisher die maritimen Großschadenslagen bewältigt worden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

16. Wurden die in den Fragen 11a bis 11g benannten Notlagen bereits als Übungsszenarien geübt?

    a) Wenn ja, welche Erkenntnisse wurden aus diesen Übungen gewonnen?

    b) Wenn nein, wie bereitet sich das HK auf solche Notlagen vor?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 5 bis 9 verwiesen.

17. Sind aus den Erfahrungen mit der Havarie der „Glory Amsterdam“ nach Auffassung der Bundesregierung Konsequenzen für die Organisationsstruktur gezogen worden?

    Wenn ja, welche Veränderungen hat es gegeben oder sind vorgesehen, beispielsweise in der Organisationsstruktur des HK und der beteiligten Landesbehörden?

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat am 6. März 2019 den Untersuchungsbericht 408/17 zur Strandung des Bulkcarriers MS GLORY AMSTERDAM vorgelegt. Die Prüfung der im Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen dauert an.

18. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung das HK und die Vkz davon überrascht, dass bei Windstärke 11 ein Aufwinschen des „Boardingteams Nordsee“ von dem ETV „Nordic“ auf Grund der baulichen Gegebenheiten an Deck der Nordic nicht ohne Gefahr für Leib und Leben des Boardingteams möglich war (siehe Untersuchungsbericht)?

19. Bis zu welcher Windstärke war nach Kenntnis der Bundesregierung in der Konzeption der Maßnahmen bei Seenotfällen ein Aufwinschen des Boardingteams vorgesehen?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Möglichkeit des Auf- oder Abwinschen eines Boardingteams hängt nicht nur von der spezifischen Windstärke ab. Verschiedene Faktoren sind daneben zu berücksichtigen, wie z. B. Erfahrung der Piloten, Sichtverhältnisse, Rollbewegung des Schiffs, Zugänglichkeit (Größe, bauliche Hindernisse etc.) der Windenarbeitsfläche. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass es Extremwetterlagen gibt, welche ein Boarding weder seeseitig noch luftgebunden ermöglichen.

20. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Flaggenstaaten international gültige Patente nach STCW 95 ausstellen, ohne dass die Inhaber der Patente bei der Beherrschung der „Standard Communication Phrases“ in englischer Sprache die von der IMO vorgeschriebenen Standards erfüllen?

    Wenn ja, welche Flaggenstaaten betrifft dies nach Kenntnis der Bundesregierung?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

21. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Mitarbeiter der Vkz sich auch unter Stress und in Notsituationen verständlich in englischer Sprache ausdrücken können?

25. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf für solche Weiterbildungen?

    a) Wenn nein, warum nicht?

    b) Wenn ja, wann und wie sollen solche Weiterbildungen stattfinden?

Die Fragen 21 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nautikerinnen und Nautiker der Verkehrszentralen sind vorbereitet, auch in stressigen Situationen, in einem qualitativ guten maritimen Englisch zu kommunizieren. Die Anforderungen an das maritime Englisch werden im Rahmen der Qualitätskontrolle fortlaufend evaluiert und an die Anforderungen angepasst.

Das maritime Englisch nimmt im Übrigen einen breiten Raum, sowohl in der Grundausbildung, als auch in der zyklischen Fortbildung des nautischen Personals der Verkehrszentralen ein.

22. Welches Sprachlevel wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Einstellung von Mitarbeitern bei der Vkz gefordert?

Die WSV setzt nur erfahrene Kapitäne und Nautische Offiziere mit den höchsten STCW-Befähigungszeugnissen für die internationale Fahrt in ihren Verkehrszentralen ein. Bereits in der Ausbildung wird die englische Sprache intensiv geschult. Bei der Berufsausübung wird Englisch auf nahezu allen Schiffen im weltweiten Einsatz als Bordsprache verwendet. Die WSV prüft bei der Einstellung die Sprachfähigkeiten der Bewerberinnen und Bewerber. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VKZ werden zudem berufsbegleitend regelmäßig auch in der Anwendung der von der IMO für die internationale Schifffahrt entwickelten Standard Maritime Communication Phrases geschult.

23. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Sprachlevel geprüft?

    Wenn ja, wie finden diese Prüfungen statt?

Ja. In den Vorstellungsgesprächen zur Einstellung der Nautiker ist ein englischsprachiger Frageteil enthalten.

24. Finden für die Mitarbeiter der Vkz spezielle Fortbildungen in der Art „Englisch für seemännische Notlagen“, oder „Englisch kommunizieren unter Stress“ oder „Außereuropäische Akzente verstehen lernen“ o. Ä. statt?

Der Erfahrungsschatz der eingesetzten Nautikerinnen und Nautiker ermöglicht es ihnen, sich jeweils auf das vorhandene Sprachniveau des Gegenübers im Sprechfunkverkehr einzustellen.

26. Sieht die Bundesregierung Verbesserungspotential beim Training der Kapitäne, die für die Aufgabe als On-Scene-Commander (OSC) vorgesehen sind?

    a) Wenn nein, warum nicht?

    b) Wenn ja, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung durchzuführen, und bis wann sollen sie umgesetzt werden?

Die Nautiker im Havariekommando, die als On-Scene-Coordinator (OSC) vorgesehen sind, unterliegen einem permanenten Training im Rahmen von nationalen und internationalen Übungen. Hierbei werden intensiv verschiedene komplexe Szenarien der maritimen Notfallvorsorge trainiert. Für die Aufgaben eines OSCs werden fundierte Kenntnisse der Fachkonzepte, der taktischen Vorgehensweisen, der technischen Möglichkeiten und der Führungs- und Einsatzmittel im nationalen und internationalen Bereich vermittelt.

27. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechend der Forderung in der Resolution der Insel- und Halligkonferenz (www.ihko.de/fileadmin/documents/stellungnahmen/2018/IHKoResolutionGloryAmsterdam_2010426.pdf) bei Bedarf das Boardingteam durch Bundespolizei und Seelotsen bzw. On-Scene-Commanders des Havariekommandos zu ergänzen?

    a) Wenn ja, ab wann soll ein geändertes Einsatzkonzept in Kraft treten?

    b) Wenn nein, warum nicht?

Die Aufgaben des Boardingteams umfassen neben den seemännischen Sicherungsaufgaben und dem Herstellen einer Notschleppverbindung auch das „Fact Finding“ auf dem Havaristen und den direkten Aufbau der Kommunikation mit der Schiffsleitung. Konzeptionell ist vorgesehen und wird trainiert, dass der Leiter des Boardingteams (Nautischer Offizier) an Bord des Havaristen die Kommunikation mit der Schiffsleitung des Havaristen und dem Notschlepper übernimmt.

Befindet sich bereits ein Seelotse an Bord eines Havaristen (vgl. Schadenslage „MS ORIENTAL NADESHIKO“ am 21. Januar 2019) wird dieser in die Abarbeitung der Schadenslage intensiv eingebunden.

28. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechend der Forderung in der Resolution der Insel- und Halligkonferenz (www.ihko.de/fileadmin/documents/stellungnahmen/2018/IHKoResolutionGloryAmsterdam_2010426.pdf) bebilderte und mehrsprachige Handlungsanweisungen erstellen zu lassen, die im Bedarfsfall über eine InMarSat-Verbindung oder per E-Mail versendet werden können?

Gemäß den Empfehlungen des Untersuchungsberichts der BSU 408/17 zu GLORY AMSTERDAM wird vom Havariekommando entsprechendes Informationsmaterial erstellt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333